La 13e Mission
L'odyssée du Lancaster JB 565 DXI
Escadrille 57 de la RAF

Dossier réuni par Robert Bernhardt

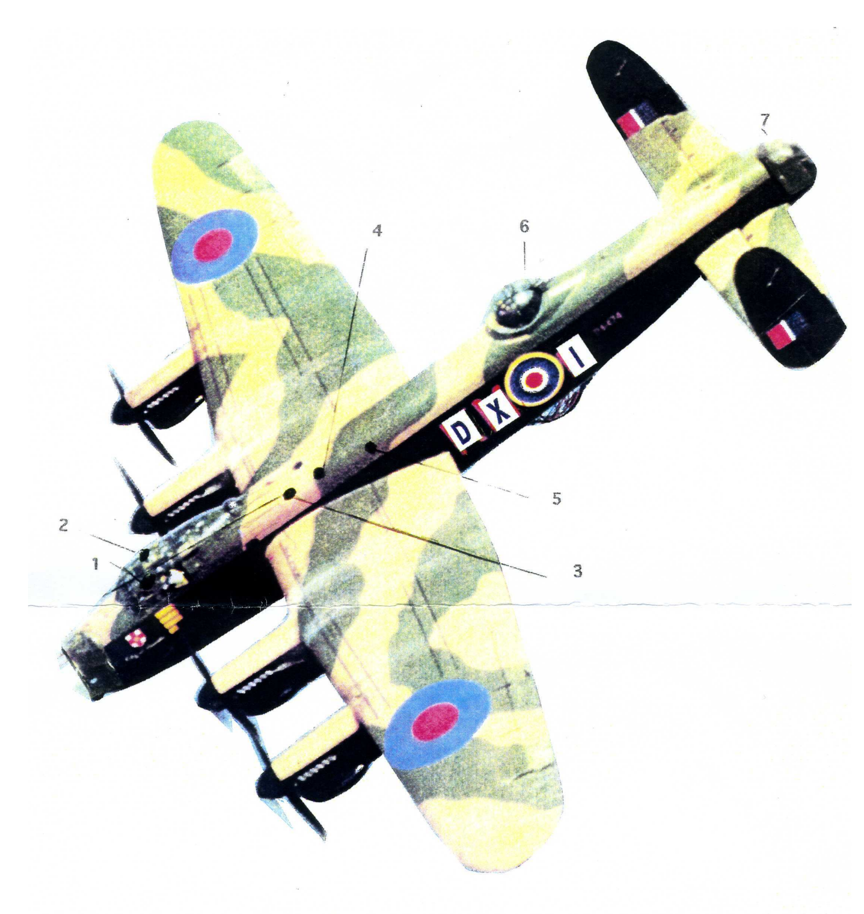
I. L'opération "Big Week"

Cette opération, citée par Sir Winston Churchill dans ses Mémoires, devait détruire les usines d'aviation *Messerschmidt* et le grand centre de fabrication de roulements à billes de *Schweinfurt* à l'est de Francfort.
L'opération débuta le 20 février 1944. Pendant six jours, par les Américains, et six nuits par les Anglais, une pluie de bombes s'abattit sur les usines allemandes. Le point culminant fut atteint dans la nuit du 24 février 1944 par l'aviation anglaise qui envoya 734 bombardiers sur *Schweinfurt*. 33 avions furent portés manquants au retour ("*failed to return*"). Lors de cette nuit, le Lancaster JB 565 vint s'écraser en flammes, après avoir effectué une boucle sur le ban communal de Wasselonne, à mi-chemin entre Romanswiller et Crastatt, vers 22 heures 30.

II. Notes techniques concernant le Lancaster JB 565 DXI

- *Equipage : 7 hommes*
- *Envergure : 31.09 m*
  Longueur : 21.13 m – Hauteur : 6 m
- *Masse à vide : 16 600 kg*
  en charge : 31 000 kg
- *Motorisation : 4 X Merlin 20, 22 ou 38 de 1460 CV construits par Packard USA*
- *Vitesse maxi : 460 km/h à 3500 m*
- *Vitesse de croisière en charge : 338 km/h*
- *Plafond maxi : 7500 m atteints en 41 minutes*
- *Rayon d'action : 2675 km avec 6350 kg de charge*
  4078 km avec 3200 kg
- *Armement : 8 mitrailleuses Browning de calibre 303*
  4 packs de marqueurs rouges
  1 bombe de 4000 Ibs High Capacity
  5 bombes de 1000 Ibs Medium Capacity *[1 livre (lb) = 454g]*

III. L'équipage et ses postes dans l'avion



CREW *(Equipage)*

1. Norman HARLAND, pilot.
2. Gordon LEVERS, flight engineer /Sgt.
3. Fred GREENWELL, bomb aimer /Sgt.
4. Jimmy LIGHTFOOT, navigator /Sgt.
5. J. HOLLAND, flying officer /wireless operator.
6. Larry LE MOAL, Canadian, gunner /Sgt.
7. Frank BUTLER, rear gunner / Sgt.

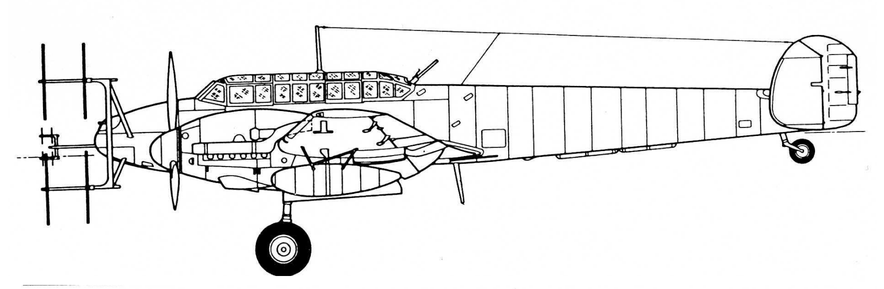
IV. La mission

La mission s'effectue en 2 vagues. Le JB 565, qui fait partie de la 1e vague de 392 avions, décolle à 18h 41 de la base de *East Kirby*. La formation met 1 heure pour se mettre en place au-dessus de l'Angleterre, et se dirige ensuite vers les côtes françaises suivant un axe Abbeville-Reims-Strasbourg, avec, ensuite, bifurcation sur le nord-est en direction de *Schweinfurt*.
Le vol de cette 1e vague, dénommée "*A comme Alpha*", est balisée par des fusées éclairantes rouges positionnées par l'escadrille de reconnaissance. La nuit est froide, sans lune et

sans nuages. A 6600 m d'altitude, la température est de -35°…

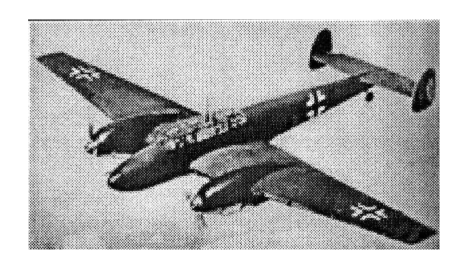
" *Nous volions sans histoire dans la plus profonde sérénité lorsque soudain une terrible explosion retentit, et l'aile droite ainsi que les réservoirs de carburant prirent feu.* "
(lettre du mitrailleur Le Moal)

Un chasseur *Messerschmidt 110* vient d'attaquer le bombardier Lancaster.



Messerschmitt Me 110 G4 : env: 18.20m- long: 12.30m- haut: 4.12m - mot: 2x DB605 de 1475 cv- arm: 2 mit. MG151 de 20mm +4 mit. MG17 +2 mit MG 81G - équipage : 3 hommes - radar : FuG Lichtenstein SN2 (Grosses HirschWeih = grandes ramûres de cerf)

V. Le Messerschmidt 110



25 février 1944 – Extrait du Journal de marche du 2e Groupe de la 1e Escadre de chasseurs de nuit – Base aérienne de St Trond en Belgique :

> *" Nuit du 24 au 25 février 1944*
>
> *Attaque massive sur Schweinfurt*
> *Interventions de l'escadrille "Zahme Sau" (dans le sens de "destin apprivoisé" !)*
>
> *L'adjudant-chef Schellwat décolle à 20h 33 et atterrit à Langendiebach à 23h24.*
> *Victoire :*
> *A 22h20, un Lancaster a été abattu près de Wasselonne par l'équipage suivant : l'Adjudant-chef Schellwat, pilote, l'Adjudant Willmann, radariste, le caporal Pott, mitrailleur*

VI. Le crash

-Nous suivons le récit du journal d'évasion de Fred Greenwell-

Sur une ligne descendant de Sarrebrück (dans un triangle présumé Dieuze-Albertroff-Fénétrange),
" *Le silence profond fut soudain interrompu par une terrible explosion en queue du Lancaster, blessant mortellement le mitrailleur arrière, le sergent Frank Butler, et provoquant une déstabilisation de l'appareil* ".
Le bruit et la confusion règnent à bord.
" *Quelques secondes plus tard, nous fûmes touchés une seconde fois. Le Lancaster vira brusquement à droite et se mit à tournoyer.*"
" *J'enlevai mon casque et débranchai l'intercommunication, la voix du navigateur me portant sur les nerfs. La clarté était aveuglante, les deux moteurs droits brûlaient furieusement.* "
" *Le pilote luttait pour maintenir les commandes (pour permettre l'évacuation de l'équipage et arriver à maintenir le cap sur un axe présumé Fénétrange-Wasselonne) et me fit signe de sauter.*"

VII. Les sauts

1. Gordon Levers, le mécanicien, dégage la trappe de la soute servant à évacuer les leurres de papier aluminium destinés à perturber les radars ennemis. " *Il leva le pouce et sauta calmement.*" Blessé à la jambe, il est fait prisonnier dans la région de Sarrebourg et finira la guerre dans un camp en Pologne.

2. Fred Greenwell, le bombardier, lutte pour le suivre, s'approche de l'ouverture, est pris dans un tourbillon, aspiré vers l'extérieur. Miracle ! Le parachute s'ouvre. Après quelques secondes, " *je revenais à un monde de paix, de paix parfaite. Au loin, sur ma gauche, le Lancaster DX I, encore lesté de sa cargaison de bombes, allait à la rencontre de son destin…J'apercevais le parachute du mécanicien Gordon Levers en dessous de moi.*"
Le lendemain, Fred Greenwell, âgé de 21 ans, parvient à la Maison Forestière du Baerenbach puis, par Hultehouse, Garrebourg, traverse les Vosges, et, aidé par la Résistance, gagne Paris, l'Espagne, Gibraltar, puis l'Angleterre.

3. Larry Le Moal, mitrailleur canadien, signale que "*le navigateur avait ouvert la porte latérale.*" Il saute et atterrit dans la forêt de Stambach avec une vertèbre fêlée et des côtes cassées. Après un passage à l'Hôpital de Strasbourg, il est interné au s*talag 10B*.

4. J. Holland, l' officier radio de bord, saute et parvient aux abords d'une Maison Forestière (*Haberacker, Schaeferplatz ?*). Le lendemain, il arrive à Haegen, puis est fait prisonnier par la Gendarmerie de Marmoutier pour être interné dans un camp en Pologne.

5. Norman Harland, le pilote, contrôle encore l'avion lorsqu'il est éjecté par une explosion. Son parachute s'ouvre, il tombe sur le chemin dit *Thalweg* reliant Romanswiller à Crastatt. Avec une fracture du bassin, il est recueilli par la population (témoignage Ernest Fuhrer, Albert Ernwein, Pierre Hetzel et divers autres) et amené dans une carriole au Restaurant du *Pied de Bœuf* (témoignage Jacqueline Unbekandt). Pris en charge par la Gendarmerie de Wasselonne, il est hospitalisé à Strasbourg et restera interné par la suite.

6. Franck Butler, mitrailleur de queue, a un poste difficile. Il ne peut s'éjecter qu'en faisant pivoter sa tourelle de 90°. Nous ne savons pas s'il était déjà blessé au départ (témoignage du bombardier Fred Greenwell), s'il a sauté ou s'il a été expulsé de l'avion lors de la dernière explosion en vol. Il a été retrouvé mort le lendemain, en bordure de la route de Reutenbourg - Westhouse, son parachute ne s'étant pas ouvert.

7. Jimmy Lightfoot, le navigateur, a été retrouvé mort, brûlé dans son cockpit séparé du fuselage après explosion au sol. Nous ne savons pas pourquoi il n'a pas pu ou voulu sauter en parachute.

Les deux aviateurs Jimmy Ligthfoot et Frank Butler reposent côte à côte dans le cimetière de Reutenbourg.

Ce drame s'est déroulé en 5 à 6 minutes (par analogie avec d'autres chutes d'avion, notamment la même nuit, le JB 721 à Briey).
L'avion tombe en planant à la vitesse d'environ 20m/s dans un bruit terrifiant, avec l'air glacé qui entre en tourbillonnant. Après une vingtaine de km, dans une dernière boucle, le bombardier en flammes survole Reutenbourg(?), Romanswiller (témoignages Jean-Paul Unbekandt, Charles Weisslocker), Wasselonne (témoignage Robert Bernhardt), Crastatt (témoignages Auguste Troesch et Madame qui a vu la dernière explosion en vol) et vient s'écraser sur la pointe du ban de la ville de Wasselonne, au lieu-dit *Crastatter Muehlweg*, sur l'actuelle parcelle 4 appartenant à Paul Troesch, de Crastatt, en limite des bans de Romanswiller et Crastatt. La localisation de la zone de l'impact avait déjà été estimée par Jacques Vonseel et Jacques Huy, de Romanswiller, avec un cerisier comme repère.



148 5692
FLIGHT SERGEANT
T.G. LIGHTFOOT
Navigator
Royal Air Force
24 th February 1944
Age 26

"Sleep on beloved
Take your rest
We loved you well
But Jesus loved you best"

135 9064
SERGEANT
F.C. BUTLER
Air Gunner
Royal Air Force
24 th February 1944
Age 28

"You gave us your kindest love
So long as life did last
Wife and daughter Shirley"

(Photos Jean-Paul Unbekandt)

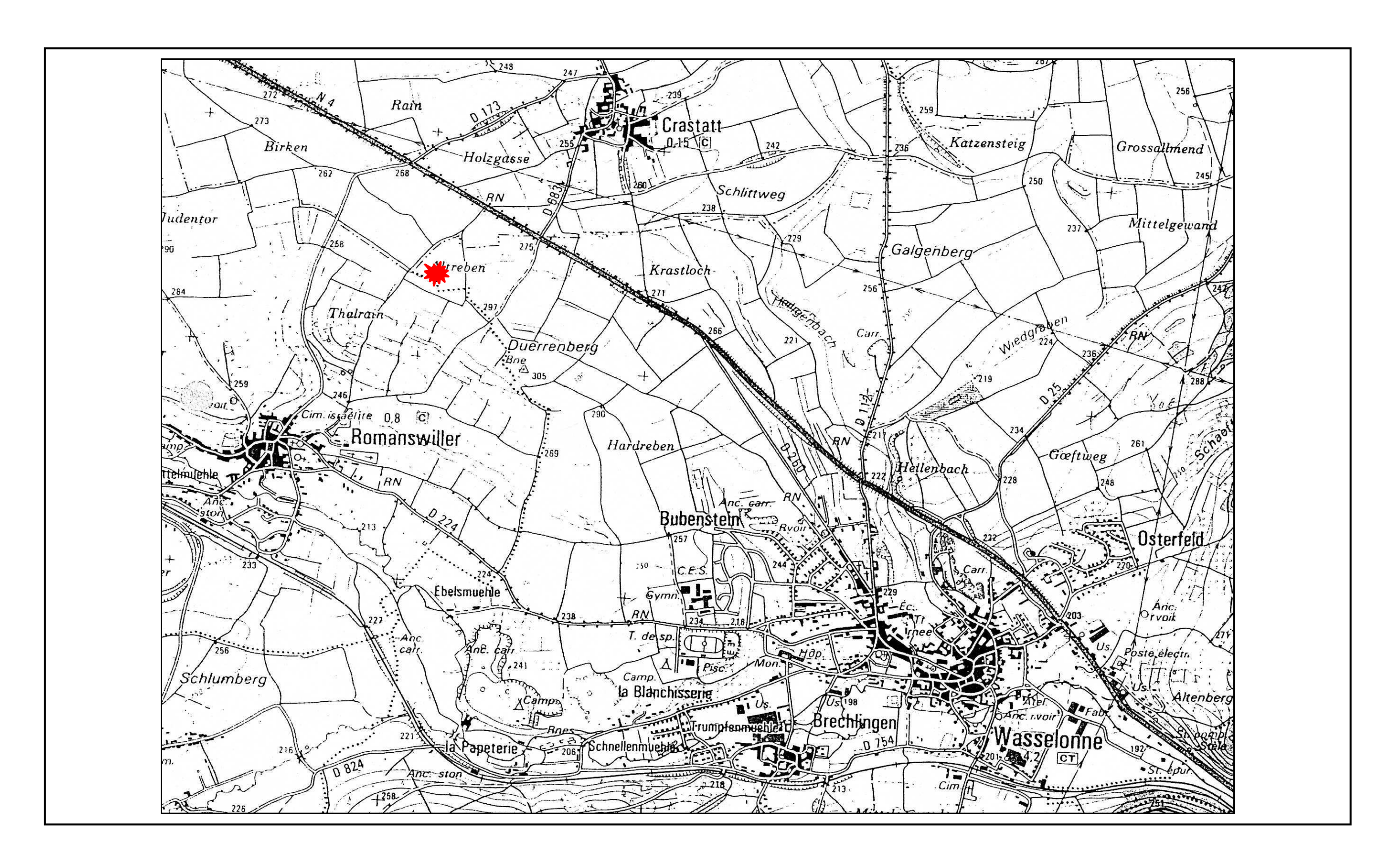


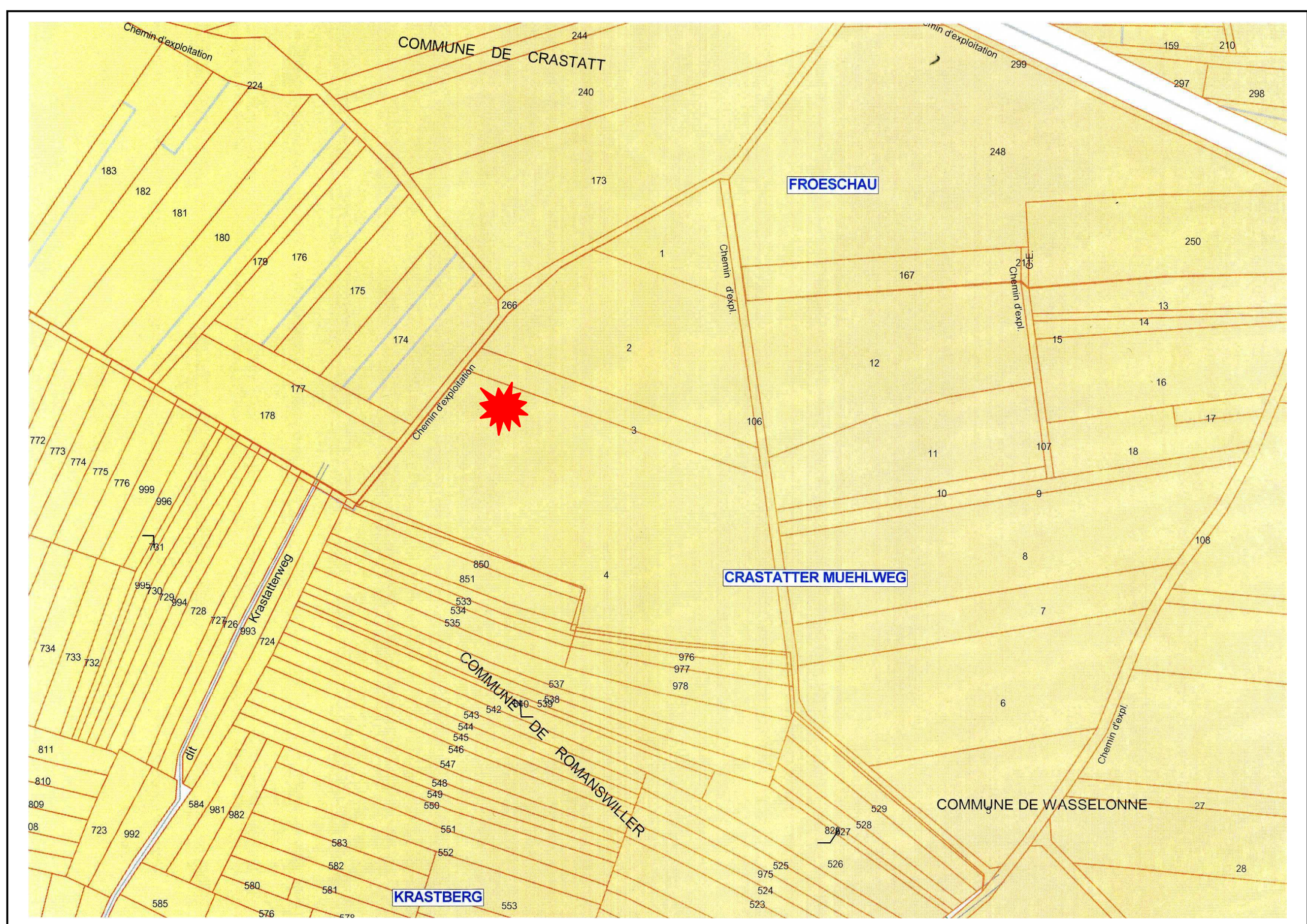
Le cerisier-repère,
devant le champ de blé qui montre
les dernières traces du crash.



Arthur Nonnenmacher de Crastatt nous rapporte que son père Joseph exploitait à l'époque une parcelle de 30 ares, sur laquelle est venu s'écraser le Lancaster, causant d'énormes cratères. Les paysans de Crastatt et de Romanswiller (Peter, Metzger) furent réquisitionnés pour transporter les débris éparpillés de l'avion, et les charger dans 4 wagons en gare de Romanswiller. Nous avons mis du temps pour remblayer les trous causés par l'explosion des bombes au sol. Encore aujourd'hui, on peut voir de légères cuvettes dans un champ de blé…

VIII. Lieu du crash





Pour en savoir plus sur les crashes dans la région : http://monsite.wanadoo.fr/bombercrash

IX. Des souvenirs



Le gant gauche de l'officier radio
John Charles HOLLAND
(propriété de la famille
Hetzel-Ernwein)

Sources

"Romanswiller, un village alsacien dans la guerre"
Jean-Paul Unbekandt
Gérard Helbourg

"Les crash aériens en Alsace" :
- *Crash du Lancaster JB 565 DXI*
  Etienne Barthelmé
  67210 Obernai
- *Journal d'évasion de*
  Fred Greenwell Même auteur
  Traduction Andrée Traxel
  57400 Sarrebourg

- *Lettre de Le Moal à Gordon Levers*
  Andrée Traxel 57400 Sarrebourg

- *"Les Nachtjägergeschwader"*
  Philippe Seymat 2 Rue Nobel
  57155 Marly

- *"Tonnerre sur Briey"*
  Christian Maurice-Michel Marszalek





La voile d'un canot de sauvetage avec son mode d'emploi
(propriété de Gérard Helbourg)

Ces deux reliques ont été offertes à J. Holland, rescapé du crash ,et présent le jour de l'inauguration de la stèle, le 25 novembre 2007

X. Ville de Wasselonne
- Stèle du Kronthal inaugurée le 25 novembre 2007 -

SOUVIENS - TOI

Des hommes combattants sont morts pour notre Liberté et pour la Démocratie







Jean-Paul Unbekandt   Gérard Helbourg